

ОБЩЕСИСТЕМНЫЕ УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

Проаналізовано стан національних морських торговельних портів відносно умов портових реформ. Представлена інформаційно-логістична модель ефективного позиціонування морських торговельних портів, що відображає систематизацію прояву зовнішніх і внутрішніх чинників і закономірностей конкурентної стійкості національних торговельних портів за критерієм прибутковості і рентабельності.

Ключові слова: морський торговельний порт, портові оператори, чинники ефективного позиціонування торговельних портів.

L. V. MEZINA

Odessa National Maritime Academy

GENERAL SYSTEM CONDITIONS OF EFFECTIVE KEEPING OF MARINE POINT-OF-SALE PORTS OF UKRAINE

Abstract – The state of national marine point-of-sale ports is analyzed in relation to the terms of port reforms. Presented informatively logistic model of the effective keeping of marine point-of-sale ports, which represents systematization of display of external and internal factors and conformities to law of competition firmness of national point-of-sale ports on the criterion of profitability and profitability.

Key words: marine point-of-sale port, port operators, factors of the effective keeping of point-of-sale ports.

Постановка проблеми. Одним из факторов развития экономического потенциала страны является транзитная привлекательность региона. Однако в течении последних лет наблюдается сокращение переработки этих грузов государственными стивидорными компаниями. Причины – нестабильная политическая и экономическая ситуация в стране, устаревший механизм расчета портовых сборов, слабая нормативная база, которая призвана регулировать вопросы взаимодействия всех структур национального морехозяйственного комплекса. Морская отрасль Украины, включая частных и государственных портовых операторов переработали в 2013 г. 148178 тыс. т, что на 3,75 % меньше, чем в 2012 г. (153966,6 тыс. т) из-за потери транзитных грузов (в 2013 г. грузооборот транзитных грузов составил 27224,46 тыс. т, что на 22,8 % меньше, чем в 2012 г.) (рис. 1). Одной из причин, влияющих на конкурентную устойчивость государственных стивидорных компаний, является недостаточное финансирование и недоверие у потенциальных инвесторов. Хотя в 2013 г. объем инвестиций этого сектора составил 2,156 млрд грн, однако этих средств недостаточно для достижения адекватности технико-экономического уровня требованиям внешней среды [1].

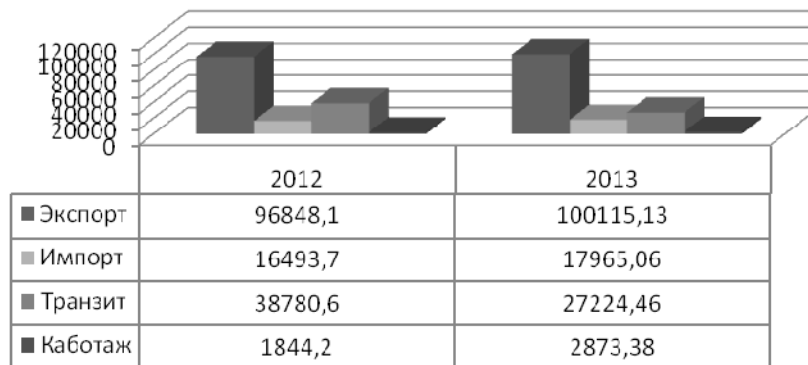


Рис. 1. Общий грузооборот морских портов Украины (государственные и частные портовые операторы), тыс. т

В соответствии с Законом Украины “Про морські порти України” начало функционировать новое государственное предприятие “Администрация морских портов Украины” (АМПУ), которое состоит из центрального аппарата, расположенного в Киеве, главного представительства – Одесса и филиалов находящихся в каждом морском торговом порту. За АМПУ закреплены административные функции [2].

Поэтому можно говорить о государственных стивидорных компаниях. По данным АМПУ в 2013 г. общее число портовых операторов в морских портах Украины составили 95.

Анализ достижений и публикаций. Важнейшим шагом в реформировании морской отрасли стал принятый закон “Про морські порти України”, который вступил в силу 14 июня 2013 года. В соответствии с Законом морской порт является “визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності” [2, с. 1], где могут функционировать предприятия различных форм собственности на условиях договора концессии, совместной деятельности, аренды. Важнейшим элементом данной

реформы является внедрение механизма концессии реализации инвестиционных проектов национальных портов. В Ильичевском морском торговом порту предусматривается концессионный формат взаимоотношений и аренда, в Белгород-Днестровском готовится технико-экономическое обоснование о передаче в концессию всего порта.

Программа оптимизации портовой инфраструктуры [4] рассматривает порт – “місце, оснащенне устаткуванням для швартування торгових суден і навантаження вантажів або посадки пасажирів на судна або вивантаження вантажів і висадки пасажирів з суден за звичаєм безпосередньо на причал” [5, с. 426]. В научных исследованиях большое внимание уделяется вопросам конкурентной устойчивости национальных торговых портов в системе глобализации и интеграции [5, 6]. Однако не в полной мере исследованы внешние условия эффективного позиционирования национальных морских торговых портов в системе рынка морской торговли.

Целью статьи является выявление влияния внешних факторов обеспечения конкурентной устойчивости морских портов Украины и систематизация условий эффективного позиционирования национальных морских торговых портов в системе рыночных отношений.

Результаты. Из-за изменения понятия “морской порт”, как отмечалось ранее, “морской порт” рассматривается не как государственное предприятие, а как географическое понятие – место, где функционируют портовые операторы как государственные, так и частные. Государственные морские торговые порты стали государственными портовыми операторами, которые также платят АМТП портовые сборы за использование своих причалов. Вследствие реформ в портовой отрасли возникли новые принципы учета результатов работы стивидоров (государственных и частных стивидорных компаний), что затрудняет сравнение результатов с предыдущими периодами.

У частных стивидорных компаний, работающих на собственных терминалах наблюдается рост грузооборота: в 2013 г. составил 44,3 млн т, что на 3,4 млн т больше, чем в 2012 г. (рост 8 %). Это связано с тем, что частные стивидорные компании становятся более конкурентоспособными, так как инвестируют в развитие производственных мощностей, а также пользуются системой либерализации цен, которая стала доступной в 2013 г. Одна из крупнейших частных портовых операторов – группа компаний “ТИС”, расположенная в акватории торгового порта “Южный”, грузооборот которой в 2013 г. достиг 21417 тыс. т – это 49 % от общего грузооборота порта Южный (функционируют десять портовых операторов). Контейнерный терминал компании “ТИС” переработал в 2013 г. 46305 TEU, что на 51 % больше, чем в 2012 г. (рис. 2) [7].

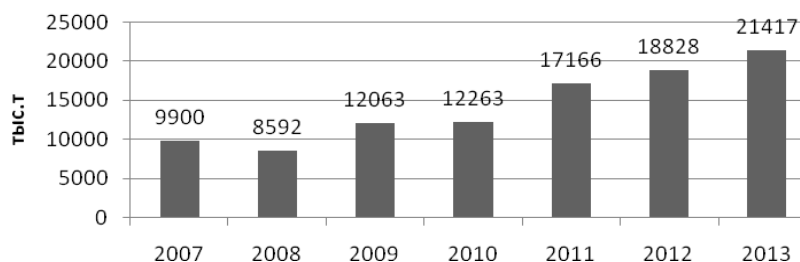


Рис. 2. Динамика грузооборота группы компаний “ТИС” (“Южный”)

В Одесском морском торговом порту действуют 13 портовых операторов. Среди частных операторов следует выделить группу “Бруклин–Киев” с грузооборотом по итогам 2013 г. 6633,4 тыс. т, т.е. вырос по сравнению с 2007 г. на 2518,9 тыс. т (61 %), в сравнении с 2012 г. на 210 тыс. т или 3 % (см. рис. 3). Контейнерный оператор Одесского морского торгового порта “Бруклин–Киев Порт” завершает внедрение системы оперативного управления контейнерным терминалом, работает режим транзитного терминала – упрощенная схема оформления транзитных контейнерных грузов.

“ТПК Украина” в 2013 г. переработала 4669,8 тыс. т, что на 1262,7 тыс. т больше, чем в 2007 г. (37 %), по сравнению с 2012 г. – больше на 1063,2 тыс. т (30 %). Компания “ТПК Украина” совместно с Одесским морским торговым портом реализует государственно-частный проект “Карантинный мол” – расширение контейнерного терминала на искусственно намывтой территории, инвестиции по которому составили – 4,9 млрд грн. На долю этого терминала приходится 47 % контейнерных грузов проходящих через порты Украины [7].

В 2013 г. в Одесском морском торговом порту начала функционировать информационно-электронная система, объединяющая всех субъектов донного сегмента рынка морской торговли (администрация морского порта, агентские, экспедиторские и стивидорные компании, контролирующие органы), что привело к сокращению времени на обработку судов. Необходимо отметить, что механизм расчета в Украине портовых сборов базируется на старых принципах. Важно учитывать, что этот механизм должен отражать интересы двух сторон – являться способом привлечения новых грузопотоков (в т.ч. и транзитных грузов) и являться источником финансирования развития акватории морского торгового порта. Один из важнейших моментов для морской национальной отрасли в 2013 г. является механизм либерализации ставок на перевалку – отсутствие ограничений при определении цены, что должно способствовать развитию рыночных отношений.

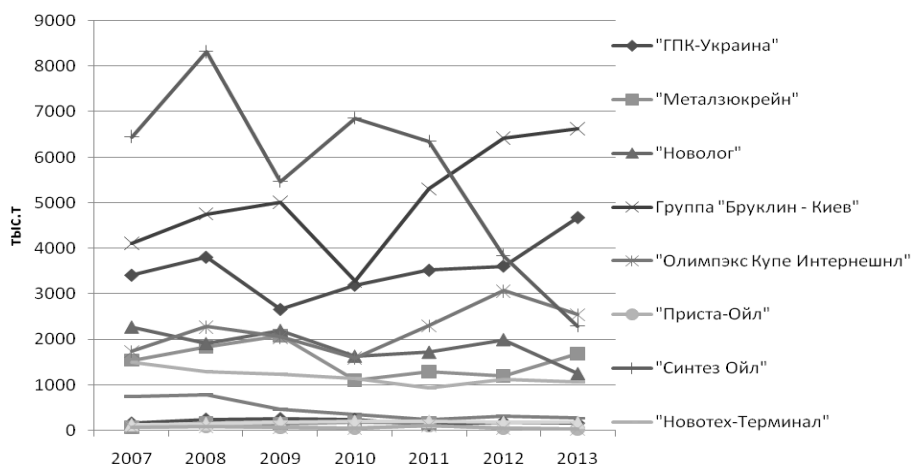


Рис. 3. Динамика объема перевалки грузов по перегрузочным комплексам частного сектора Одесского морского торгового порта, тыс. т

Выводы. Морские торговые порты находятся в особом режиме и являются условием безопасности и надежности функционирования национальной экономики в международном разделении труда. В портовой деятельности необходимо выделение принципа институциональной поддержки морских транспортных предприятий (рис. 4). Необходимо отметить, что территориальный признак в определении понятия “порт” не должен быть основным. Основные признаки – портовые операторы, администрация и безопасность.

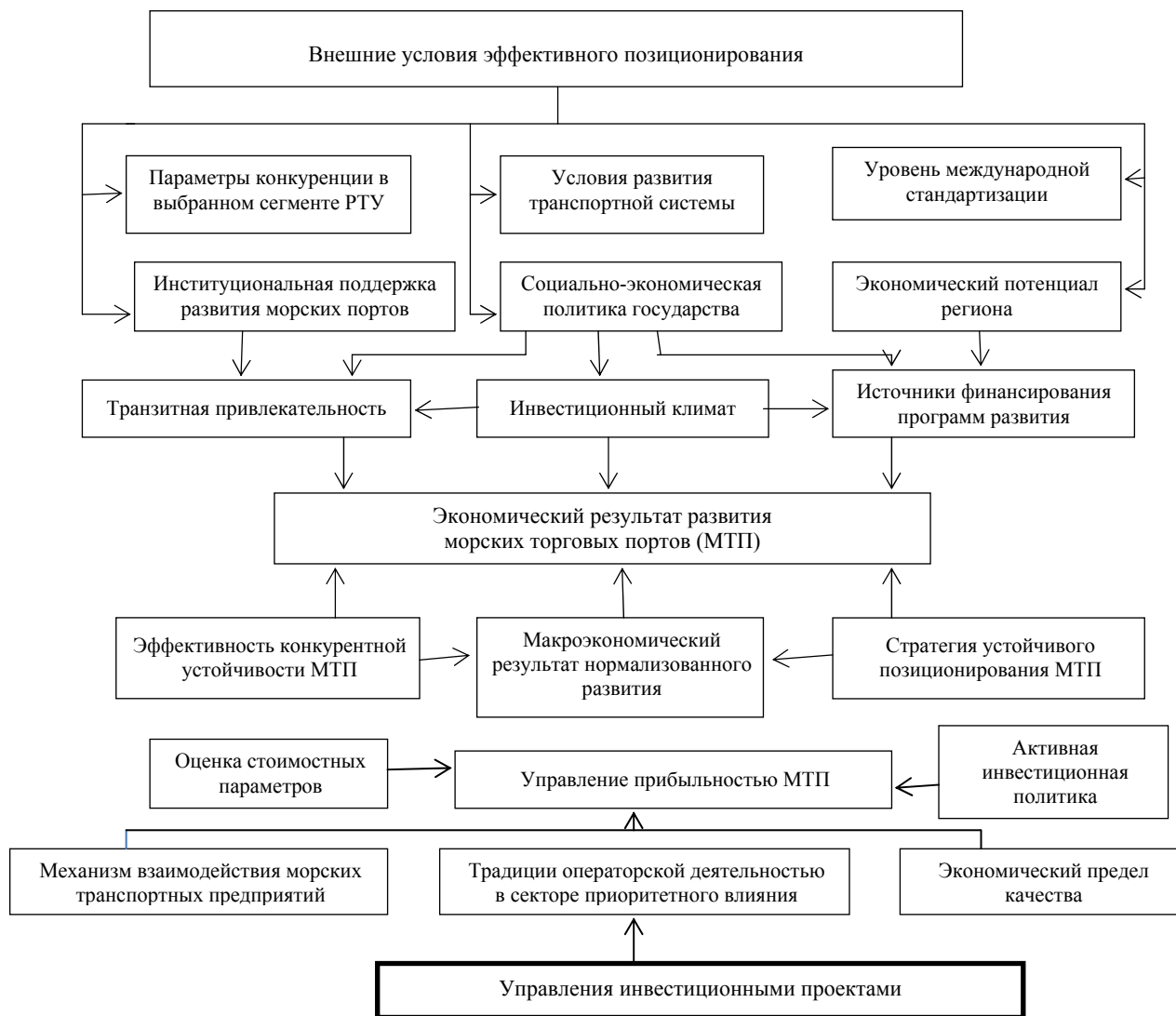


Рис. 4. Параметры и факторы эффективного позиционирования морских торговых портов

Для повышения эффективности позиционирования морских торговых портов Украины необходимо пересмотреть подход к расчету концессионных платежей, который на данный момент является экономически невыгодным для инвесторов, а также дальнейшее регулирование земельных отношений. Управление морскими транспортными предприятиями должно основываться на экономико-правовых положениях и на контроле за потоками денежных ресурсов и капиталов.

Реализация стратегии лидерства в издержках как одно из направлений поддержания конкурентоспособности в условиях равновесных тарифов предопределяет судовладельцев и торговых портов реализовать программы снижения ресурсоемкости. Для этого используются как проектные решения, так и система экономии в функциональной деятельности. Планирование себестоимости грузопереработки по отдельным подразделениям порта должно основываться на системе нормативов, предопределяющих адекватность средних затрат уровню равновесного тарифа на рынке стивидорных услуг.

Литература

1. Грузооборот морских портов Украины за 12 месяцев 2013 // Порты Украины. – 2014. – № 1. – С. 38–39.
2. Закон України “Про морські порти України” // Відом. Верх. Ради України, 2013. – № 406 від 4.07.2013.
3. Patrick M. Alderton. Sea transport: operation and economics – Published in Great Britain / M. Patrick, 1980.
4. Cholomoudis C. J. European Union Port Policy – the Movement Towards a Long – term Strategy / C. J. Cholomoudis, A. A. Pallis, E. Elgar, 2002.
5. Котлубай О. М. Економічний механізм розвитку торговельного мореплавання в Україні / О. М. Котлубай. – О. : ІПРЕЕД НАН України, 2004. – 454 с.
6. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии : монографія / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. – О. : ИздатИнформ, 2011. – 405 с.
7. Национальный морской рейтинг Украины – 2013 // Порты Украины. – 2014. – № 2. – С. 24–28.

References

1. Gruzooborot morskyy`x portov Ukray`ny za 12 mesyacev 2013 // Porty Ukray`ny. – 2014. – # 1. – S. 38–39.
2. Zakon Ukrayny` “Pro mors`ki porty` Ukrayiny`” // Vidomosti Verhovnoyi Rady` Ukrayiny`, 2013. – # 406 vid 4.07.2013.
3. Patrick M. Alderton. Sea transport: operation and economics – Published in Great Britain / M. Patrick, 1980.
4. Cholomoudis C. J. European Union Port Policy – the Movement Towards a Long – term Strategy / C. J. Cholomoudis, A. A. Pallis, E. Elgar, 2002.
5. Kotlubaj O.M. Ekonomichny`j mexanizm rozvy`tku torgovel`nogo moreplavannya v Ukrayini / O. M. Kotlubaj. – Odesa : IPREED NAN Ukrayiny`, 2004. – 454 s.
6. Pry`machev N. T. Effekty`vnost` razvy`ty`ya morskoy transportnoj y`ndustry`y` : monografy`ya / N. T. Pry`machev, N. N. Pry`macheva. – Odessa : Y`zdatY`nform, 2011. – 405 s.
7. Nacy`onal`nyj morskoy rejty`ng Ukray`ny – 2013 // Porty Ukray`ny. – 2014. – # 2. – S. 24–28.

Надіслана/Written: 29.05.2014 р.

Надійшла/Received: 1.06.2014 р.

Рецензент: д.е.н., проф. О. О. Орлов